LE TRIBUNAL DE POLICE DE VILVORDE ANNULE UNE AMENDE ADMINISTRATIVE APRÈS UN CONTRÔLE TRONÇON : DES LIMITES IMPORTANTES À L'IMPLICATION ET AU FINANCEMENT PRIVÉS

écrit par Camille Ophoff | novembre 21, 2025

Le tribunal de police de Vilvorde annule une amende administrative après un contrôle tronçon : des limites importantes à l'implication et au financement privés

Que les autorités locales recourent de plus en plus aux radars tronçons est aujourd'hui bien connu. Les dispositifs apparaissent à un rythme soutenu le long des routes flamandes et génèrent, outre une amélioration de la sécurité routière, un flux constant d'amendes administratives communales.

L'amende administrative communale, plus connue sous le nom d'« amende SAC », est encadrée par un cadre légal strict. Un jugement récent du Tribunal de police de Vilvorde, rendu le 6 novembre 2025, le confirme.

Le tribunal a annulé une amende SAC de 53 euros, infligée à la suite d'un contrôle tronçon, au motif que la commune n'avait pas pu démontrer qu'une personne compétente avait constaté l'infraction et que les appareils de mesure utilisés n'avaient pas été entièrement financés par la commune, comme la loi l'exige expressément.

Cette décision touche à un débat sociétal plus large, alimenté tant par des questions juridiques que par des préoccupations politiques concernant le rôle des acteurs privés et le risque que les contrôles tronçon se transforment en modèle lucratif plutôt qu'en mesure de sécurité routière.

Une simple infraction de vitesse aux conséquences juridiques importantes

Le 26 avril 2024, un conducteur a été flashé dans la commune de Meise à une vitesse corrigée de 31 kilomètres par heure. La commune lui a infligé une amende

SAC de 53 euros. Le conducteur concerné a introduit un recours. Trois arguments principaux y étaient avancés :

1. L'agent SAC n'était pas indépendant ;
2. Le contrat de concession sur lequel reposait le radar tronçon était invalide ;
3. Le radar tronçon et les appareils utilisés avaient été mis en œuvre de manière incorrecte.

Après une décision défavorable en recours administratif, le conducteur a interjeté appel devant le tribunal de police.

La constatation doit être effectuée par une personne habilitée

Dans son jugement du 6 novembre 2025, le Tribunal rappelle tout d'abord que l'article 62 du Code de la route exige qu'une personne physique constate l'infraction. L'objectif est de garantir qu'un contrôle humain existe toujours sur ce que le logiciel enregistre.

En l'espèce, l'infraction de vitesse a été enregistrée numériquement par le logiciel d'un concessionnaire privé. Selon la commune de Meise, ce logiciel détecterait les infractions potentielles, après quoi un verbalisant les « validerait » ou les « rejetterait ». Mais aucun élément concret n'a été fourni pour étayer cette affirmation.

Le procès-verbal ne mentionnait qu'un numéro de matricule, sans aucune indication permettant d'identifier le verbalisant qui aurait effectivement validé la mesure. Le Tribunal a émis de sérieux doutes quant à cette pratique et, la commune n'ayant pas été en mesure de rattacher ce numéro à un agent existant, la sanction a été annulée pour ce seul motif.

Les appareils de mesure automatiques doivent être entièrement financés par la commune

Le Tribunal a également examiné la question du financement des appareils de mesure. La loi prévoit que l'infraction doit être constatée au moyen de dispositifs fonctionnant automatiquement et entièrement financés par l'autorité locale.

Dans cette affaire, l'installation du radar tronçon avait été fournie et financée par une société commerciale externe, qui imposait ensuite, via un contrat de concession, des conditions incompatibles avec l'objectif d'amélioration de la sécurité routière.

Les appareils n'ayant donc pas été intégralement financés par la commune,

l’exigence légale n’était pas respectée, ce qui a conduit à l’annulation de la sanction pour un second motif.

Un débat sociétal plus large en pleine effervescence

L’interprétation stricte des conditions légales ne tombe pas du ciel. Au cours de l’année écoulée, le débat autour des radars tronçons s’est fortement intensifié, notamment en raison de nouvelles informations sur la structure financière qui sous-tend de tels projets.

Aujourd’hui, plusieurs communes utilisent des modèles privés de type « Trajectory Control as a Service » (modèles TaaS), dans lesquels l’installation, le logiciel, la maintenance et le fonctionnement sont entièrement pris en charge par un partenaire commercial. En échange, cette société reçoit pour chaque amende SAC traitée une rémunération fixe, correspondant à près de la moitié du montant de l’amende minimale de 53 €, que celle-ci soit effectivement payée ou non.

Comme des dizaines de communes et plus d’une centaine de zones de radars tronçons fonctionnent avec de tels contrats, cela génère des revenus annuels considérables pour les entreprises privées concernées. L’investissement dans l’installation est généralement amorti dès la première année, de sorte que le reste de la durée des contrats pluriannuels constitue en grande partie un bénéfice.

Cela renforce l’impression que le contrôle ne vise parfois pas uniquement la sécurité routière, mais que des intérêts financiers influencent également la manière dont les contrôles sont organisés.

La ministre flamande de la Mobilité, Annick De Ridder, a déjà souligné que les radars tronçons « ne peuvent pas devenir un modèle lucratif » et a annoncé une évaluation approfondie tant des radars tronçons que du système SAC, dont les résultats sont attendus pour l’été 2026. Les autorités locales espèrent que cette évaluation apportera davantage de sécurité juridique concernant le financement, la validation et le rôle des acteurs privés.

L’Association des Villes et Communes Flamandes (VVSG) reconnaît elle aussi que le problème réside principalement dans la complexité des modèles TaaS avancés. Selon la VVSG, ce jugement illustre une nouvelle fois la difficulté du cadre légal entourant les contrôles de vitesse. L’organisation plaide dès lors pour un cadre juridique plus robuste, définissant plus clairement le rôle des acteurs privés et offrant davantage de sécurité juridique aux autorités locales dans l’utilisation des instruments de contrôle.

Conclusion

Le jugement du Tribunal de police de Vilvorde montre clairement que le cadre juridique relatif aux amendes SAC et aux radars tronçons est plus strict qu'on ne le pense souvent. Le tribunal confirme deux conditions essentielles :

1. L'infraction doit être constatée par une personne habilitée ;
2. Les appareils de mesure automatiques doivent être entièrement financés par l'autorité publique.

Lorsque ces conditions ne sont pas remplies, la sanction est invalide.

Par ailleurs, la décision démontre que le système actuel, en particulier lorsqu'il s'agit de radars tronçons basés sur des modèles TaaS, peut entrer en tension avec le cadre légal. Le large débat sociétal en cours met en évidence la nécessité d'une réglementation plus claire et tournée vers l'avenir, afin que les autorités locales sachent dans quelles limites elles peuvent agir légalement.

Sources:

1. Jugement du Tribunal de police de Vilvoorde du 6 novembre 2025
2. « Onderzoek naar wildgroei aan trajectcontroles: « Mag geen verdienmodel voor de gemeenten zijn », 20 november 2024, consulté le 17 novembre 2025 https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2024/11/20/evealuatie-van-wildgroei-aan-trajectcontroles mag-geen-verdi/
3. Rechter vernietigt boete van trajectcontrole, minister De Ridder laat vonnis onderzoeken, 16 november 2025, consulté le 17 novembre 2025 , https://www.vrt.be/vrtnws/nl/2025/11/16/gas-verkeersboete-nietig-verklaard-door-politierechter/
4. Vonnis over trajectcontroles via TaaS toont nood aan robuust wettelijk kader, 17 november 2025, consulté le 17 novembre 2025, https://www.vvsg.be/nieuwsoverzicht/vonnis-over-trajectcontroles-via-taas-toont-nood-aan-robuust-wettelijk-kader?
5. Rechter vernietigt boete van trajectcontrole omdat flitssysteem niet volledig gefinancierd wordt door gemeente, 16 november 2025, consulté le 17 novembre 2025 , https://www.demorgen.be/snelnieuws/rechter-vernietigt-boete-van-trajectcontrole-omdat-flitssysteem-niet-volledig-gefinancierd-wordt-door-gemeente~b313850a/
6. "Er is geen enkel privébedrijf dat verkeersveiligheid boven winst stelt. Hun businessmodel is gebouwd op flitsen, flitsen, flitsen", 18 november 2025, consulté le 20 novembre 2025, https://archive.is/20251118185112/https://www.nieuwsblad.be/politiek/er-is-geen-enkel-privebedrijf-dat-verkeersveiligheid-boven-winst-stelt.-hun-

businessmodel-is-gebouwd-op-flitsen-flitsen-flitsen/105676830.html
7. Wie wordt beter van uw snelheidsboete? ‘Dit is een kaskoe in het kwadraat’, 17 november 2025, consulté le 20 novembre 2025, https://archive.is/20251117173628/https://www.demorgen.be/nieuws/wie-wordt-beter-van-uw-snelheidsboete-dit-is-een-kaskoe-in-het-kwadraat~b0bfb08d/